



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Dominique Butty
Classification des routes

QA 2013-CE-35

I. Question

La loi sur les routes prévoit l'attribution des routes en différentes catégories.

La classification en « route cantonale » enlève aux communes concernées les efforts de l'entretien.

Cette situation, suivant la longueur et l'altitude du tracé peut créer de nombreuses disparités surtout dans les communes mal situées (rentrées fiscales faibles, altitude élevée, important réseau).

Ces sentiments se trouvent exacerbés par l'absence, dans le calcul de la péréquation intercommunale :

- > de la longueur du tracé routier et
- > de son altitude.

Les demandes de mises à jour se heurtent aux arguments suivants :

- > le réseau cantonal est déjà trop long
- > les classifications de certaines routes en routes cantonales sont des sujets sensibles
- > il faudrait pouvoir utiliser la clause de maillage, mais ce n'est pas si simple
- > attaquer ce sujet, c'est ouvrir la boîte de Pandore.

Loin d'être satisfait de ces réponses, je demande au Conseil d'Etat :

1. Est-ce que l'adéquation des classifications avec les mesures légales a été mesurée ?
2. Est-ce que les corrections nécessaires ont été constatées ?
3. En cas d'anomalies, est-ce qu'un plan d'application des corrections ainsi que son calendrier ont été fixés ?
4. Des modifications légales sont-elles nécessaires afin d'assurer l'égalité de traitement de tous les citoyens ?

12 août 2013

II. Réponse du Conseil d'Etat

La loi sur les routes du 15 décembre 1967 classe les routes publiques en 5 catégories : routes nationales, routes cantonales, routes communales, routes privées affectées à l'usage commun et chemin publics de dévestitures et autres chemins communaux du domaine public.

Conformément aux critères énumérés dans les articles 10 et 11 de la loi sur les routes, les routes cantonales doivent avoir pour fonction :

- > d'assurer le trafic général de transit,
- > de compléter le réseau des routes nationales,
- > de relier la capitale cantonale aux capitales des cantons limitrophes,
- > de relier les capitales des cantons limitrophes,
- > de relier la capitale cantonale aux centres régionaux du canton ainsi qu'aux chefs-lieux des cantons voisins,
- > de relier les centres régionaux entre eux,
- > de relier les centres régionaux cantonaux ainsi que les chefs-lieux des cantons voisins à la route nationale la plus proche,
- > de compléter le réseau cantonal des cantons voisins de même catégorie,
- > de relier un pôle de secteur avec son centre régional,
- > de relier les pôles de secteur avec la plus proche jonction de route nationale,
- > de relier des générateurs particuliers de trafic, d'importance cantonale, à la route nationale la plus proche ou au réseau cantonal,
- > de desservir une station touristique importante,
- > de relier un pôle local au pôle de secteur ou au centre régional le plus proche,
- > de compléter le réseau cantonal des cantons voisins de même catégorie,
- > de relier les enclaves fribourgeoises au réseau cantonal,
- > d'assurer le maillage du réseau,
- > d'assurer le passage des transports exceptionnels.

Le réseau des routes cantonales a été déterminé en application de la loi sur les routes et des critères énumérés ci-dessus et a été fixé par décision du Conseil d'Etat.

La réalisation et l'entretien des routes communales ne sont pas financés par l'Etat. Il peut donc résulter de la classification des routes un sentiment d'inégalité financière pour les communes qui n'ont que peu ou pas de route cantonale sur leur territoire. Cependant la reconsidération de cette classification ne peut se faire au cas par cas ; elle doit être effectuée de manière globale, la longueur du réseau des routes cantonales devant rester identique et le réseau cohérent.

La péréquation financière intercommunale vise à réduire les déséquilibres financiers qui existent entre les différentes communes du canton. Toutefois, la longueur du tracé routier et l'altitude ne figurent pas parmi les critères de l'instrument des besoins. Le Conseil d'Etat, dans sa réponse du 8 mai 2012 à la motion 1124.11 Alphons Piller et Emanuel Waeber *Loi sur la péréquation financière intercommunale – Adaptation de la péréquation des besoins*, avait souligné que « le critère géo-topographique de l'altitude pose la question de sa pertinence » notamment en raison de l'absence de « besoins communaux représentatifs du critère d'altitude » et de la difficulté à fixer une altitude limite de référence. Il relevait également que les experts concepteurs de la péréquation intercantonale aboutissaient au constat que ce critère « n'avait ni logique, ni cohérence en termes de finances publiques. » Quant au critère de la longueur du réseau routier, le Conseil d'Etat rappelait que si la longueur des routes communales comme nouveau critère des besoins avait été préconisée tant au sein du Comité de pilotage que lors des délibérations du Grand Conseil, la difficulté de son utilisation résidait alors dans l'absence de statistiques fiables et d'un inventaire exhaustif. Ces derniers éléments ayant été élaborés depuis, la question de l'intégration du nouveau critère « routes communales » sera analysée lors de la première évaluation du système de péréquation financière intercommunale.

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat est en mesure de répondre comme suit aux questions posées.

1. Est-ce que l'adéquation des classifications avec les mesures légales a été mesurée ?

Une révision de la loi sur les routes est en cours d'élaboration. Dans ce cadre, la définition des catégories de routes doit être analysée et éventuellement complétée, notamment par des routes ayant une fonction intermédiaire entre route cantonale et route communale. La liste des critères de classification sera aussi revue et adaptée aux exigences actuelles et futures liées à un réseau routier d'importance cantonale.

Sur la base de cette nouvelle liste de critères et de la définition d'éventuelles nouvelles catégories, une analyse détaillée de l'ensemble du réseau routier fribourgeois sera effectuée. Cette analyse sera menée en parallèle à la révision de la loi sur les routes, afin de déterminer les conséquences des modifications légales sur la définition du réseau routier cantonal et servira de support à l'élaboration des différentes propositions législatives. Le réseau routier cantonal sera fixé lorsque la nouvelle loi sur les routes sera adoptée.

2. Est-ce que les corrections nécessaires ont été constatées ?

Comme mentionné au point 1, une nouvelle loi sur les routes est en préparation ; elle remplacera la loi actuelle qui date de 1967 et qui a subi de nombreux amendements. Dans ce cadre, une réflexion sur les critères de classification des routes cantonales et, plus globalement, sur les catégories de route va être menée.

3. En cas d'anomalies, est-ce qu'un plan d'application des corrections ainsi que son calendrier ont été fixés ?

Pour l'instant aucun plan d'application des corrections ni aucun calendrier n'ont été fixés. Ils dépendront de la nouvelle loi sur les routes et des critères de classification retenus.

4. Des modifications légales sont-elles nécessaires afin d'assurer l'égalité de traitement de tous les citoyens ?

La loi actuelle assure une égalité de traitement des communes dans la mesure où leurs routes sont soumises aux mêmes critères. Cependant, toutes les routes ne pouvant être cantonales, il peut découler de la classification actuelle un sentiment d'inégalité. La question de l'égalité de traitement en la matière et celle des modifications légales nécessaires pour y parvenir seront examinées dans le cadre de la nouvelle loi sur les routes.

En ce qui concerne la péréquation financière intercommunale, qui corrige les inégalités financières, sa loi doit faire l'objet d'une évaluation ; les travaux préliminaires ont commencé. Parmi les éléments à examiner, la pertinence des critères des besoins sera essentielle. La densité de la population pourrait ainsi être remplacée par un ou des critères tenant mieux compte des besoins qu'il y a lieu de compenser, par exemple celui de la longueur des routes pondérée en fonction des dépenses communales nettes de la fonction comptable 6 *Transports et communications* par rapport à l'ensemble des autres groupes de dépenses prises en compte.

1^{er} octobre 2013